

Australiens flaches Ende - die Nullarbor Ebene

„Wer zum Vergnügen durch dieses Land reist, geht durch die Hölle“, schreibt der südaustralische Entdecker Richard Thelwall Maurice am Ende des vergangenen Jahrhunderts über das trostlose Hochplateau im Süden Australiens. Grenzenlos, brettflach, in weiten Teilen nahezu vegetationslos und verlassen wie kaum ein Fleckchen Erde sonst, war seine Durchquerung der Realität gewordene Alptraum der frühen Entdecker. Viele Touristen betrachten den Ritt auf dem schwarzen Asphaltband des Eyre Highway, der einzigen echten Ost-West-Verbindung des 5. Kontinents, auch heute noch als den ultimativen „Road Trip“. Doch das Abenteuer liegt jenseits der Straße, dort wo der Name bezeichnend wird für ein Terrain, das selbst australische Maßstäbe von Größe sprengt. „Nullarbor Plain“, die Ebene ohne Bäume.

Text & Fotos: Dr. Klaus Sparwasser

Die Sonne steht im Zenit. Schnurgerade zielt das metallisch glänzende Band des Eyre Highway auf einen imaginären Punkt am Horizont. Die Luft kocht. Hitzeschlieren tanzen über dem Asphalt. Die Ferne verschwindet in Sinnestäuschungen. Kein Baum spendet Schatten, vertrocknete Büsche soweit das Auge reicht. Menschenleer glüht die Ebene in der sengenden Hitze.

Von Westen her kriecht eine Fata Morgana auf uns zu, ein schwankendes Ungetüm, das größer und größer wird. Langsam nimmt das Monstrum Konturen an, unendlich langsam. Dann, Minuten später, prusten chromspiegelnde Ofenrohre schwarzen Rauch in den tiefblauen Himmel, ein dumpfes Nebelhorn brüllt auf uns herab und irgendwo ein Stockwerk über uns erscheint schemenhaft hinter spiegelnden Scheiben eine Hand zum Gruß. Gewaltige Räder donnern vorbei, ein Auflieger, ein, zwei, drei Anhänger folgen. Roadtrains, die „Kings of the Road“.

Sie besorgen in „down under“ neben der Eisenbahn den Gütertransport von Ost nach West und umgekehrt. Im Pendelverkehr, Tag für Tag, Woche für Woche. Für Truckerromantik bleibt da wenig Zeit. Zwischen den Städten der Ostküste und Perth im Westen erstreckt sich das sprichwörtliche Nichts. Montonie pur, 2.700 km lang, mehr als dreimal die Strecke Hamburg - München nacheinander. Hinter Balladonia in Richtung Osten weicht die Straße auf knapp 150 Kilometern nicht ein einziges Grad von der Mittellinie ab. Eine vermessungstechnische Meisterleistung, allerdings schwer überprüfbar. Es fehlen einfach die Bezugspunkte. Auch danach wird die Sache nicht gerade kurvenreich. Die nächsten zwei Kurven, die diesen Namen verdienen, vermeldet die Karte für den Anstieg auf das Plateau der Nullarbor Plain kurz vor Eucla, 500 Kilometer weiter. Danach heißt die Devise „straight east again“. Fast könnte man das Lenkrad in der Mittelstellung arretieren.

„It's a bloody long stretch of nothing, you'll see“. Die Worte von Max fallen mir wieder ein. Er ist Uhrmacher, Österreicher, in den Fünfzigern nach Australien ausgewandert und lebt jetzt als Juwelier in Kalgoorlie inmitten der westaustralischen „Goldfields“. Seine unnachahmliche „Salzburger Mundart“ beherrscht er, wenn er will, noch immer. Kalgoorlie, mit 30.000 Einwohnern ein lebhaftes Städtchen am Rande des Outback, weckt mit seinem Parade-Boulevard und den verschnörkelten Hotels das Flair der Gründerzeit und markiert gleichzeitig die östliche Grenze der Zivilisation. Dahinter erstreckt sich bis Adelaide nur Buschland und die ausgedehnte Grassteppe der Nullarbor Ebene.

Seinen Aufstieg nahm Kalgoorlie 1892 mit dem Fund eines 554-Unzen Nugget am Fly Flat Wasserloch nahe dem heutigen Coolgardie, was ungefähr 17 kg purem Gold und nach heutigen Maßstäben einem Wert von mehr als 250.000 DM entspricht. Die Gier nach dem kostbaren Metall zog abertausende in die Wildnis. Früher glänzten die Straßen der Stadt vom Goldstaub des Abraums, der zu ihrer Befestigung benutzt wurde, wie uns Max lachend erzählt. Heute laugen ausgetüftelte Verfahren auch das letzte Körnchen Gold aus dem Boden. Eine Mondlandschaft aus Tagebaugruben, Schutthalden und stinkenden Cyanidbecken umgibt die Stadt in weitem Bogen.

Kalgoorlie liegt schon ein paar Tage hinter uns, ebenso die polierten Granitfelsen des Cape Arid und die gemächlich rollende Dünung des Südmeeres, die einsamen weißen Sandstrände am Anfang der „Great Australian Bight“ und die nächtlichen Gesänge der „Southern Right Whales“ vor der Küste.

Jetzt, in der einsamen Weite, die die Fahrbahn des Highway umgibt, fühle ich mich irgendwie in die zweidimensionale Welt aus Edmond Abbots Roman „Flächenland“ versetzt, dessen Bewohner sich nicht einmal vorstellen können, was Räumlichkeit bedeutet. Die Landschaft erscheint plattgepreßt wie Blumen in einem Poesiealbum. Der Eindruck von Tiefe entsteht nur durch die Wolkenfetzen am Himmel.

Hinter dem Roadhouse von Cockelbiddy machen wir einen Abstecher an die Küste. Das Auge verlangt nach Strukturen. Nach Bäumen und Büschen, schneeweißen Dünen und den Schaumkronen der Brandung. Wir werden nicht enttäuscht. Vorbei an endlosen Weidezäunen führt ein schmaler werdender Holpertrack an die Abbruchkante der Ebene. Der Blick geht über dichtes Buschland bis zur Küste. Wellblechdächer blinken in der Sonne, die Gebäude des Eyre Bird Observatory. Über einen steilen, in den porösen Kalkstein gesprengten Weg rumpelt unser Nissan hinab auf sandigen Untergrund.

Wir werden erwartet. Auf der großen Veranda, die sich um das halbe Haus zieht, steht schon ein deftiges Abendessen bereit und im Kamin der Bibliothek lodert ein knisterndes Feuer aus steinhartem alten Mulgaholz. Man kann es brauchen hier unten. Nachts fallen die Temperaturen schnell mal auf Werte um den Gefrierpunkt. Die Häuser des Observatory erheben sich neben den Ruinen der ehemaligen Telegraphenstation inmitten dichter Malleebüsche und werden einzig zu dem Zweck unterhalten Wetterdaten zu sammeln und die mehr oder weniger seltenen, gefiederten Buschbewohner im größeren Umkreis zu katalogisieren.

Phil, der in einer klapprigen Blechhütte nebenan, liebevoll einen noch klapprigeren VW Käfer restauriert, fällt jeden Morgen um halb sechs die unliebsame Aufgabe zu, die lokalen Temperaturen und Meßwerte per Funk nach Perth durchzugeben. Heute morgen sind es ganze drei grad über Null. Nur langsam streckt die Sonne ihre wärmenden Fühler über den Waldrand. Phil und Joye, deren Gäste wir sind, werden vom RAOU bezahlt, der „Royal Australasian Ornithologists Union“. Ihr Einfluß ist leider weit weniger ausgeprägt, als es der vornehme Name vermuten läßt. Mächtige Minengesellschaften durchstöbern ungehindert die Südküste nach abbaubaren Kalkkliffs - für Zement. Und das mitten in einem Naturschutzgebiet. Überall das gleiche Dilemma: „Cash rules the world“.

Einstweilen sind die unzähligen Vogelarten um das Bird Observatory allerdings noch vor den Gefahren solcher profitgierigen Machenschaften weitgehend geschützt. Pink Cockatoos mit rosafarbenem Federschopf turnen frühmorgens kreischend auf den Leitungen herum bis auch der letzte Langschläfer ihre Anwesenheit bemerkt. Rauchschwalben zwitschern zwischen gebleichten Walknochen vor dem Eingang des kleinen Museums und in den Büschen lärmen

Unmengen von Honigfressern, Thornbills, Scrubwrens und wie sie alle heißen. Ein schmaler Trampelpfad schlängelt sich zum Strand und den Ruinen der alten Telegraphenstation, danach reihen sich kilometerweit gewaltige, schneeweiße Wanderdünen aneinander.

Irgendwo dazwischen weist ein Schild auf einen der berühmtesten australischen Entdecker hin, der diese Gegend bereits vor 150 Jahren erforscht hat. John Eyre, nach dem der heutige Highway benannt ist. Auf seinen Spuren wandeln wir, als wir uns auf schmalen Tracks nach Osten schlängeln. Die Abkürzung unterhalb des Abbruchs entlang erscheint uns reizvoller als der ermüdende Teerbelag und wir bereuen die Entscheidung nicht eine Sekunde.

Vor zwei Wochen hat es, selten genug, ausgiebig geregnet und aus dem dürren Grasland zwischen Küste und Kliff sprießt frisches Grün. Überall leuchten purpurne und gelbe Farbkleckse hervor. Känguruhs verschwinden in ganzen Rudeln mit elegantem Quantasstil zwischen Eukalyptusbäumen. Plötzlich tauchen hinter ein paar dürren Büschen vier schreckstarre Häse auf. Es sind Emus, eine ganze Familie, wahrscheinlich aber eher ein Vater mit seinen dies- und vorjährigen Jungen. Mit dem Fotoapparat gehen wir hinter der offenen Tür in Deckung. Doch die befürchtete Fluchtreaktion bleibt aus. Im Gegenteil, die Gruppe kommt näher und näher. Ein besonders vorwitziger Bursche scheint völlig fasziniert von den spiegelnden Objektiven. Bei jedem Klicken des Auslösers schießt er ein paar Metern panisch in die Büsche, aber er pirscht sich immer wieder an. Als ich ins Auto gebeugt den Film wechseln muß, schaue ich von Zeit zu Zeit über die Schulter nach ihm aus, immer in der Erwartung unvermittelt in zwei große kullerrunde Emuaugen zu blicken. Doch Papa hat ihn offenbar zur Ordnung gerufen, denn leicht widerwillig stakst er der weiterziehenden Gruppe hintendrein.

Schon beeindruckend, dieser Eyre Highway, geht mir durch den Sinn als wir bei Madura wieder Asphalt unter die Räder kriegen, besonders wenn man bedenkt, daß sein Namensgeber die ganze Strecke marschiert ist. Würde man allein den mittleren Abschnitt nach Deutschland verlegen, käme ein mehr oder weniger kerzengerades Stück Autobahn von den Alpen bis an die Nordsee heraus und noch ein bißchen weiter. Im Sommer, wenn einem die Sonne das Hirn schmelzen läßt, müßte man das einmal mit einem Fahrrad machen, denke ich, ein Alptraum. Japaner schaffen so etwas in vierzehn Tagen und werden dafür zu Hause als Helden verehrt. Verrückte Welt. Aber eigentlich auch kaum verrückter, als sich mit einem Jeep durch die entlegendsten Gegenden von OZ zu quälen. Des Menschen Ziele sind sein Himmelreich.

Die gähnende Leere vor den Rädern animiert offenbar zu philosophischen Höhenflügen. Jedenfalls gewinnt die Landschaft zunehmend den Charme einer Konstruktionszeichnung. Wie von einem mutigen Planer mit flinker Hand aufs Papier geworfen, dominieren zwei senkrecht aufeinanderstoßende Linien die Szene. Der scharfe, schwarze Strich des Highway und die flirrende Begrenzung des Horizontes. Kontraste erschöpfen sich in Blau und einem verwaschenen Grün. Die einzigen Farbtupfer, meist in sattem Gelb leuchtende Akazienbäume, sind mittlerweile verschwunden. Keine noch so geringe Erhebung versperrt mehr den Blick in die Ferne. Begegnungen addieren sich im Halbstundenrhythmus und einschläfernd brummelt der Diesel vor sich hin.

Erst in Eucla gibt es wieder so etwas wie Landschaft. Steil klettert die Straße in weitgeschwungenen Kurven hinauf auf das schroffe Kalksteinplateau der Nullarbor Ebene. Vom Wilson Bluff geht der Blick über die langen Schatten der Wanderdünen entlang des Ozeans. Unter ihnen verschwinden allmählich die Reste der Overlander Telegraph Station und die umliegende Vegetation. In wenigen Jahrzehnten wird sie endgültig der Vergangenheit angehören.

Nach kurzem Tankstopp in Border Village bleibt für hunderte von Kilometern viel Zeit zu dösigem Meditieren über den Sinn der Welt. Von der Straße nicht zu sehen, aber aus der Nähe betrachtet ungemein spektakulär, endet die Nullarbor Plain abrupt in wilden „Drop offs“ wenige hundert Meter südlich der Fahrbahn. An acht Aussichtspunkten von Border Village bis Nullarbor Roadhouse, von denen man unbedingt auch nicht einen versäumen sollte, kann man sich den senkrechten Klippen nähern, soweit die zitternden Knie dies eben zulassen. Dramatisch stürzt der australische Kontinent senkrecht in den schäumenden Ozean. Das Meer nagt tiefe Brandungskehlen in den Kalkstein und einzelne Pfeiler stehen wie verlorene Wachposten einsam in der wogenden See.

Grellgelbe Schilderserien warnen vor dem unverhofften Auftauchen von Wombats, Känguruhs und Koalas auf der Fahrspur während der nächsten 96 km. Wahrscheinlich eines der meistfotografierten Straßenschilder in ganz Australien. Wir warten noch 8 km und schießen dann unseres. Zumindest tagsüber dürfte es schwerfallen irgendwelche Tiere zu überfahren, selbst Wombats wären in der brettflachen Landschaft von weitem zu sehen.

Die Sensationen entlang des Highway erschöpfen sich in heißersehten Kleinigkeiten: Roadtrains, Schilder, Fotostops, und hin und wieder ein blauzüngiges Reptil, das im Schneckentempo über den wärmenden Teerbelag kriecht. „Goulder“ nennen sie die Aborigines, „Sleepy Lizard“ die Touristen und sonst allgemein „Blue tongue Lizard“ oder „Thumbtail Lizard“, was Eigenschaften und Äußeres treffend beschreibt. Und schmecken sollen sie erst... Ein Aborigine am Nullarbor Roadhouse bekam ganz leuchtende Augen bei dem Thema.

Unserer Absicht, vom Roadhouse nach Cook am Schienenstrang der Indian Pacific Railway weiterzufahren, hat der Regen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Die Ebene nördlich der Straße ist ein einziger Sumpf. „Five inches of rain in one day! No chance.“ Also zurück, den ganzen monotonen Highway entlang, zur Abwechslung diesmal nachts, was seinen besonderen Reiz hat. Endlose Reihen von Reflektoren, links rot, rechts weiß, markieren die Richtung und der Mond taucht den Asphalt hinter uns in ein schummriges Licht. Bei leiser Musik könnte man so Stunden dahingleiten, zeitlos, wie in einer anderen Dimension. Wären da nicht die entgegenkommenden Roadtrains, deren breite Lichterbatterie man schon Stunden vorher am Horizont aufblitzen sieht, bevor man ihnen endlich begegnet. Bis einen der Luftdruck der Boliden dann unsanft auf die Seite drückt, fährt man die letzten zehn Minuten mit Abblendlicht, was einem totalen Blindflug gleichkommt. Immerhin erklärt sich so die Unzahl plattgewalzter Känguruhs am Straßenrand.

Tief in der Nacht erreichen wir Cocklebidy erneut und suchen am nächsten Morgen in einem Gewirr von Tracks unseren Weg nach Norden, zur Bahnlinie. Wir bekommen einen Vorgeschmack davon, was der Name Nullarbor wirklich bedeutet. Keine Bäume eben, flach wie ein Tischbrett und Wolken wie Wattebüsche, die regungslos im tiefen Blau des Himmels schweben und den Eindruck von Weite noch vertiefen. Die Räderspuren des Tracks verlieren sich nach wenigen Windungen im kniehohen Gras. Man dreht sich verwundert um sich selbst, ein Zwerg auf einem übergroßen Fußballfeld und ist umfassen vom glückseligen Gefühl allen Platz dieser Welt zu besitzen. Keine Grenzen, Stille, nichts. Falls der Weg wirklich das Ziel ist, offenbart es sich in diesem Bild: eine Fahrspur, die die Endlosigkeit durchmißt und sich scheinbar im Himmel verliert.

Große Strecken führen über „Pastoral country“, was bedeutet: halten, aussteigen, Tor auf, fahren, halten, Tor zu - und Schafe ohne Ende. Kontrollwege in alle Himmelsrichtungen entlang sich kreuzender Weidezäune komplettieren die Verwirrung um die richtige Spur. Ein

ferner Sendemast gibt uns schließlich die Richtung an. Nach fünf Stunden und 130 km erreichen wir Rawlinna.

Das winzige Outbacknest, obwohl „built-up-area“ gleicht einer Geisterstadt. An der Bahnstation pfeift der Wind durch zerbrochene Fensterscheiben. Wer hier ein- und aussteigen soll, erscheint uns schleierhaft. Was sollten Reisende auch am Ende der Welt zu suchen haben? Früher haben die Dampfloks des Indian Pacific hier Wasser aufgetankt, im Zeitalter von Dieselmotoren ist dies überholt.

Über dem verschlafenen Nest lastet die drückende Mittagsglut. Vereinzelt Staubwirbel tanzen über die leergefegten Wege. Hunde dösen im Schatten unter den Büschen. Ein paar rauhe, vollbärtige Gesellen lungern um einen alten Truck herum und trinken Bier. Unser linksgesteuerter Jeep fällt wieder einmal auf. „Hey mate, where y' from?“ Offenbar ist es schwer vorstellbar, daß man aus Deutschland kommt, um in Rawlinna zu landen. Ungläubige Mienen taxieren uns. Doch man ist Verrücktheiten gewohnt, „out bush“ und eine Abwechslung ist immer willkommen. Der Track nach Warburton? Ein stämmiger blonder Bursche mit Hans-Albers-Blick macht eine weitausholende Armbewegung und greift sich seine Büchse Bier. „First let me finish this“, meint er schmunzelnd und schüttet das kühle Naß in einem Rutsch durch seinen Vollbart. Er blickt mich begeistert an. „Fünfhundert Meter zurück zum Ortseingang, Mann, über die Gleise, Mann, und dann nach Norden.“ Wir würden es schon finden, Mann. So ähnlich hatten wir uns das gedacht.

Die Kerle gehören zu einer der vielen „Maintenance groups“ entlang des Schienenstrangs. Ihre Siedlungen gleichen sich alle mehr oder weniger auf's Haar. Sie patrouillieren über die Schienen, prüfen die Bolzen der Schweller, schieben neue Pfade durch den Busch, schießen Känguruhs und wenn ihnen nach einem geselligen Umtrunk gelüftet, rasen sie in knappen sechs Stunden die Geleise entlang nach Kalgoorlie. Anstatt nach Norden tun wir es ihnen nach. Westwärts bis zum Ponton Creek heißt die Devise, für einen kleinen Umweg und wesentlich gemächlicher. Wir wollen wenigsten etwas vom Flair der Indian Pacific Railway schnuppern.

Die Verlassenheit der Bahnlinie übertrifft noch die Stimmung am Eyre Highway. Kein Zug weit und breit. Bis zum Abend immer das gleiche Bild: die rote, staubige Schneise des Tracks voraus, links die endlosen Maschen des Dingozauns und rechts das Blinken der doppelten Stahlschlange, die sich ohne Biegung bis in die tiefstehende Sonne spannt. Irgendwo zwischen Watson und Mundrabilla liegt das längste gerade Schienenstück der Welt, sagenhafte 478 Kilometer lang.

Das Flußbett des Ponton ist staubtrocken, der Vollmondes taucht die Szene in mildes Zwielicht, dazu funkelnde Sterne vom Feinsten. Zweimal werden wir in der Nacht von schnaufenden Güterzügen geweckt, die über die Brücke des Creek rumpeln, ansonsten sind wir von der Welt abgeschnitten. Ein Abstecher zum Queen Victoria Spring Nature Reserve, das irgendwo nördlich der Cundeelee Aboriginee Gemeinde liegen soll, erweist sich als undurchführbar. Nach 60 Kilometern durch radtiefe „Washouts“ endet unsere Fahrt dort, wo wir tags zuvor schon campiert haben, am Ponton Creek. Brücke und Track sind weggespült und vom anderen Ufer trennen uns zwanzig unüberwindliche Meter tiefen, klaren Wassers.

Der Entschluß unseren Nissan nicht im Bach zu versenken erscheint nur vernünftig und wir kehren um. Am späten Nachmittag holpern wir über den Bahnübergang von Rawlinna und halten nach dem Connie Sue Highway Ausschau, der eigentlich ein schmaler Feldweg ist und sich durch die grenzenlosen Horizonte der Nullarbor Ebene und der Victoria Wüste über Neals Junction hinauf nach Warburton an der Great Central Road windet.

Unsere grüne Zeltkuppel ist abends die einzige Erhebung in ganzen Umkreis, schwach glimmen von Ferne die wenigen Lichter Rawlinnas herüber, über dem knackenden Holzfeuer pruzzeln Steaks und in den paar höheren Büschen um das Lager hüpfen quirlige „Babblers“, eine drosselähnliche Vogelart, herum und miauen wie Katzen.

Als ich am nächsten Morgen verschlafen den Kopf aus dem Zelteingang strecke, traue ich meinen Augen kaum. Nebel über der Nullarbor. Wie verzaubert liegt die Landschaft in dichte Watte gepackt. Zwischen den dürren Sträuchern wabert Wasserdampf. Die tropfnassen schwarzen Zweige ragen wie Gespensterarme in die klamme Luft. Von den Zeltschnüren kullern glitzernde Perlen und die aufgehende Sonne spinnt Silberfäden in den Dunst. Ein halbe Stunde später ist der Spuk verfliegen und es wird krachend heiß.

Der richtige Weg nach Norden ist nicht ganz einfach zu finden. Ständig gabelt sich die Fahrspur, neue Wege stoßen hinzu, andere enden im Nichts. Die Nullarbor Plain macht ihrem Namen alle Ehre. In diesem Abschnitt wenigstens wächst kein Baum weit und breit. Dafür Büsche ohne Ende, die kugeligen Wolken am Himmel erscheinen wie ihre Reflexion. Ansonsten ist die Baumlosigkeit der Nullarborregion eher ein frommes Märchen. Sehr bald sind wir von lichten Mulgawäldern umgeben, durchqueren Akazienhaine und Lehmpannen mit fetten Böden und kniehohem saftigen Gras.

Offenbar wissen das auch die wenigen größeren Tiere zu schätzen, denen wir bisher begegnet sind. Rote Riesenkänguruhs, die graue westliche Spielart, verwilderte Schafe, Dingos und Kamele, meist in kleinen Herden von fünf oder sechs. Silbergraue Bälle, „Bluebushes“ genannt, pflastern die Ränder der riesigen Mulden. Sie tolerieren den durch die enorme Verdunstungsrate hohen Salzgehalt des Bodens. Dann wieder Gras und struppige Büsche bis zum Abwinken.

Die Krabbeltiere unter dem Gesträuch haben anscheinend Wandertag. Unsere Zählung der Blauzungenskinke seit Ponton Creek erhöht sich auf stattliche zweiundzwanzig, hinzu kommt eine Gruppe von, in Worten, siebzehn, Adlern auf einen Streich, die sich um die Reste eines Känguruhs streiten, das auf dem schattenlosen Grasland wahrscheinlich einem Hitzschlag zum Opfer gefallen ist. Das Thermometer zeigt 35° C.

Der Tag vergeht im unermüdlichen Gemurmel des Dieselmotors, im zweiten, dritten Gang holpern wir zeitlos und selbstvergessen durch die unwirkliche Steppenlandschaft und sind fasziniert von der Vorstellung, Ameisen auf einem gewaltigen Tischtuch zu sein. Auf den nächsten 250 Kilometern nach Norden ändert sich wenig, nur der Schatten des Wagen flieht vor der Sonne von der linken auf die rechte Seite.

Am Abend nähern wir uns dem nördlichen Rand der Nullarbor Plain. Allmählich geht der felsige Untergrund in roten Sand über, die ersten Ringe aus Spinifexgras tauchen als Vorboten der Wüste auf und anstelle der knorrigen Akazien wachsen schlanke Eukalyptusbäume aus dem Boden. Unser Handbuch weist sie als „Marbeled Gumtrees“ aus, aber bei den über 700 Arten ist ein Irrtum nicht ganz ausgeschlossen. Kurz nach Einbruch der Nacht fällt im Camp ein Geschwader geflügelter Riesenschaben über uns her. Wahrscheinlich war es in letzter Zeit feucht genug, daß jetzt alle Larven geschlüpft sind. Es braust in der Luft, Insektenkörper trommeln gegen die Zeltlampe, es patscht in den Tassen und zappelt im Reis.

Verständlicherweise geht das Essen beschleunigt vonstatten und wir verschwinden angewidert im Schlafsack. Verflixte Natur! Nicht mal den Sternenhimmel kann man in Ruhe genießen.

Am Morgen sind die Biester verschwunden. Wahrscheinlich suchen sie neue Opfer. Nach Tagen einer grandiosen Eintönigkeit wird die Landschaft abwechslungsreicher. Neals Junction, Zentrum des gleichnamigen Naturreservats, liegt zwischen roten Dünenzügen und

Eukalyptuswäldern mitten in der „Great Victoria Desert“. Die Kreuzung entpuppt sich als „Round-about“. Wer will kann hier im Kreis fahren, bis ihm schwindelt. Auf weitere Verkehrsteilnehmer wartet man ohnehin vergebens. Der Unterschied der weiträumigen Baumreihen und sanften Hügelketten zu der fast konturlosen Weite der Ebene wirkt erfrischend auf die Sinne.

Die Wüste lebt, im wahrsten Sinne. Ganze Dünentäler sind bedeckt von gelben, weißen und blauen Blüten. Kamelgruppen von zehn und mehr Tieren weiden inmitten der bunten Teppiche. Sie sind hier weit häufiger als in ihrer Urheimat Afrika. Am Rande der Herden treiben sich einzelgängerische, stattliche Bullen herum und lauern auf einen schwachen Moment des Haremswächters. Ein ausgewachsener Kamelmann tragt kilometerlang in der Fahrspur vor unserem Wagen her, in ausladendem Paßgang, ganz schwankendes Wüstenschiff. Mürrisch schüttelt er sein gewichtiges Haupt, sabbert blubbernd aus dem Kehlsack und scheint weder willens noch in der Lage, sich seitwärts in die Büsche zu schlagen. Kamel!

Wir nähern uns Warburton, unserem ersten Etappenziel jenseits der großen Ebene. Ein bißchen fehlt uns jetzt die grandiose Weite der vergangenen Tage. Doch der wogende Ozean rotblühender Mulla Mulla-Kerzen entlang des Tracks und die dichten Polster von Sturt's Desert Pea mit ihren schrillen Blütenmasken sind ein würdiger Ersatz. Diesmal paßt unser Timing, es herrscht Frühling im Outback. Beim letzten Mal ersoff das Land im Schlamm. Der Campground hinter dem Warburton Raodhouse gleicht noch immer ein bißchen einem Sträflingslager, mit seinen hohen Zäunen und den grimmigen Hunden an der Kette. Man schottet sich ab, vor den Ureinwohnern vor dem Tor. Keine Ahnung, wer letztlich die Gefangenen sind. Morgen werden wir unsere Reise den Gunbarrel und Gary Highway hinauf fortsetzen, zur Canning Stock Route und weiter nach Port Hedland an der Westküste. Die Wüste lockt und neue Horizonte.

Entdecker, Gold und Eisenbahnen

Der nach Aboriginal-Englisch klingende Name der Nullarbor Plain stammt von einem der ersten weißen Entdecker, Edmund Delisser, der 1865 die Ebene durchquerte. Sehr frei nach dem lateinischen „nullus arbor“ für „kein Baum“ nannte er sie nicht ganz richtig aber griffig Nullarbor, die Steppe ohne Bäume. Gondiri heißt sie in der Sprache der Ureinwohner. Das Wort, in dem für unsere Ohren zwar die Traumzeit mitschwingt, steht nur für das gleiche trostlose, menschenfeindlich Land, in das selbst die Aborigines sich in früheren Zeiten nur nach andauernden Regefällen wagten.

Im Schnitt fallen jährlich höchstens 200 mm Regen bei einer Verdunstungsrate von etwa dem Siebenfachen. Kein Wunder, daß die Erforschung der Region eher zögerlich begann. Edward John Eyre war einer der ersten, der die Küstenregion Süd- und Westaustraliens erkundete. 1839 bricht er in Adelaide auf und folgt der Küstenlinie im Laufe von zwei Jahren bis Albany. 30 Jahre später folgt ihm John Forrest auf den Fersen, der sich mit einer Suchexpedition nach dem in Queensland verschollenen Ludwig Leichhardt einen Namen als Entdecker gemacht hatte. Die Regierung plant den Bau einer Überland Telegraphenleitung von Albany nach Adelaide und er wird dazu bestimmt, eine geeignete Route zu finden. Mit Mühe erklimmt seine Mannschaft bei Eucla die steilen Felsklippen und unter großen Strapazen erreichen sie im August 1870 die Hauptstadt Südastraliens.

Ernest Giles ist schließlich der Erste, der die nördliche Nullarbor ungefähr entlang des 29. Breitengrades von Ost nach West bezwingt, im Auftrag von Thomas Elder, einem erfolgreichen Schafzüchter in Südaustralien, der hinter den Grenzen seiner Ländereien fruchtbares Weideland wittert.

Giles startet im Mai 1875 eine Expedition mit 15 Packkamelen und Nahrung für acht Monate. Das Land, das sie durchqueren erscheint ihnen trostlos. „I have never visited any part of Australia so devoid of animal life“, schreibt Giles in sein Tagebuch. Mehrfach denkt er an Umkehr. Kurz vor dem Verdursten finden sie schließlich eine Quelle, die er zu Ehren der englischen Königin Queen Victoria Spring nennt und die Wüste, die er gerade durchquert hat Great Victoria Desert. Im November 1875 trifft die Expedition wohlbehalten in Perth ein, nach 4000 km durch die einsamsten Wüstengebiete Australiens.

Der Bau der ersten transaustralischen Eisenbahn fällt in die Zeit des Goldrausches im Westen. Nach den Jahrhundertfunden riesiger Goldnuggets 1892 in der Nähe des heutigen Coolgardie, werden rasch gewaltige Vorkommen von Gold in Quarzadern entdeckt. Namen wie Patrick Hannan und Thomas Flanagan schreiben Geschichte in Kalgoorlie. Der Abbau Übertage beginnt und die Bevölkerung der Buschcamps explodiert innerhalb weniger Jahre. Anfang des Jahrhunderts zählt Kalgoorlie mehr als 30.000 Einwohner, 93 Hotels und 8 Brauereien. Aus dem Nichts entstehen wohlhabende prosperierende Städte. 1912 wird mit dem Bau der Bahnlinie begonnen, die die Städte im Osten mit den Goldfeldern im Westen verbinden soll. Dank präziser Landvermessung und Ingenieurskunst treffen die Konstruktionstrupps von Kalgoorlie und Port Augusta mit ihren Gleisen tatsächlich fünf Jahre später in der Mitte aufeinander.

Aus dem zentralen 1690 km-Abschnitt von einst wird im Laufe der Zeit die Indian Pacific Railway, die die Küsten verbindet und mit 4352 km nach der Transsibirischen Eisenbahn die zweitlängste Zugverbindung der Welt ist. Zweimal wöchentlich starten Passagierzüge in beide Richtungen von Sydney und Perth zu dem 3-Tage-Trip durch die verlassene Gegend der Nullarbor Plain.

Bis heute hat sich an der Einsamkeit wenig geändert. Außer einigen großen Schaffarmen und den Siedlungen entlang der Bahnlinie ist das Land noch immer fast menschenleer. Das Leben

konzentriert sich im Wohlstandstreiben der Goldfelder um Kalgoorlie und dem moderaten Klima im Osten. Das Schürfen nach Gold lohnt sich noch immer. Die „Superpit“ am östlichen Ortsrand von Kalgoorlie reicht bei einer Fläche von 2 x 4 km mittlerweile 180 m in die Tiefe, 500 m werden langfristig angepeilt. Jedes Jahr produziert die „Golden Mile“ zwischen Mt. Charlotte und Maritana Hill 700.000 Unzen Gold, beinahe 28 Tonnen, mit einem Wert von über 400 Millionen DM.



© *perentie productions* - nature documentaries
Dr. Klaus Sparwasser

Felsenkliffs und Wüstenmeere

Das Gebiet der Nullarbor Plain beherbergt rund eine Handvoll Schutzgebiete mit Nationalparkstatus und mindestens fünf weitere Naturreservate. Letztere liegen jedoch so weitab in den Wüstengebieten nördlich der Indian Pacific Railway, daß sich nur ganz selten einmal ein Besucher dorthin verirren dürfte. Reisen in diese Regionen haben eindeutig Expeditionscharakter und bedürfen einer gründlichen Planung.

Am ehesten zugänglich sind der Cape Le Grand und Cape Arid Nationalpark östlich von Esperance, der Eucla National Park um die alte Telegraphenstation und der Nullarbor National Park von Border Village bis Nullarbor Roadhouse. Nebenbei ist das erwähnte Eyre Bird Observatory unbedingt einen Besuch wert.

Küstenparks wie Cape Le Grand und Cape Arid an den westlichen Ausläufern der Nullarbor Ebene bieten Traumkulissen en masse, einsame Buchten und endlose schneeweiße Strände mit türkisfarbenen schillerndem Wasser. Die mehr als 1.500 Inseln und Inselchen vor der Küste, die den „Archipelago of the Recherche“ bilden, setzen sich inlands fort. Glattpolierte Granit-skulpturen säumen die Brandungslinie der Strände.

Im Buschland dahinter blühen Banksien und Akazien. Die wogende Dünung des Pacific sorgt für eine starke Strömung und gefährliche Unterspülungen an exponierten Klippen. „Beware of freak waves“, warnen Schilder unvorsichtige Touristen. Wer um Mt. Arid von den Felsen rutscht, hat aber auch ohne Monsterwellen seine Probleme.

Die Paramunga Road verläuft zwischen beiden Nationalparks hinauf nach Balladonia am Eyre Highway. Sie vermittelt einen starken Eindruck vom landwirtschaftlichen Ertrag der Region um Esperance. Weizenfelder, Rinder- und Schafweiden erstrecken sich tausende von Hektar in alle Himmelsrichtungen, durchbrochen nur von einzelnen Baumgruppen und blinkenden Wasserstellen. Abzweigende Straßen heißen nach den Namen der Farmbesitzer an ihrem Ende, die zugehörigen Gebäude sieht man nicht.

Eucla, 730 km östlich von Norseman, wird bereits 1856 von den ersten Schafzüchtern besiedelt. 21 Jahre öffnet die Overland Telegraph Station als vorläufige einzige Verbindung zur Außenwelt ihre Pforten. Die heute noch sichtbaren Reste befinden sich knapp außerhalb der Grenzen eines 33 km² großen Nationalparks, der das Dünensystem der Küste und das sich anschließende Mallee-Akazien-Buschland umfaßt.

Fast fließend geht er in die riesigen 6.000 km² Fläche des Nullarbor Parks über mit den atemberaubenden Klippen der Bunda Kliffs und dem anschließenden Hochplateau. Hier, auf kargem Kalkboden, wo nur Gras und niedriges Buschwerk gedeiht, folgen nach Norden hin die weiten, baumlosen Landstriche, die der Nullarbor zu ihrem Namen verhalfen. Weitere 22.000 km² schützen als Naturreservat das weltgrößte Kalkstein-Karst-System bis zur Linie der transaustralischen Eisenbahn.

Jenseits davon folgen die Wüstenschutzgebiete der Victoria Wüste, der Plumridge Lakes und von Neals Junction mit ihren roten Sandhügeln, Spinifexgras und den erodierten, trockenen Läufen ehemaliger Flüsse.

Der Blick von den Klippen der Südküste ist ein Blick durch die Zeit. In langen 50 Millionen Jahren, als die Nullarbor Ebene am Grund eines flachen Meeres ruhte, bildeten sich Schicht für Schicht die 300 m mächtigen Sedimente der Bunda Kliffs. Erst während der letzten Eiszeit vor 2.5 Millionen Jahren tauchten sie mit weiten Teilen des heutigen Australiens aus den Fluten auf.

Nullarbor - Ebene ohne Leben?

Die Nullarbor Ebene gehört zu den ariden Vegetationszonen, die rund 70% Australiens bedecken. Klimatisch gesehen herrschen die Extreme. Dürren wechseln mit Überflutungen nach plötzlichen Regenfällen, glühende Hitze mit kalten Ozeanbrisen. Die südliche Grenze der Nullarbor markieren abrupt Baxter und Bunda Kliff und der weitgeschwungene Bogen der Great Australian Bight. Im Norden spannt sich der Bereich bis etwa zum 28. Breitengrad. Der Landstrich nördlich der Steilküste ist mit Ausnahme einiger großer Farmen und den Siedlungen entlang der Bahnlinie nahezu menschenleer. Dort, wo fruchtbarer Lehmboden kalkig wird, gedeihen nur noch Gräser und widerstandsfähige Büsche und bilden endlose steppenähnliche Gebiete. Entsprechend ist die Zusammensetzung der Tierwelt.

Bedauernswerterweise sind 35% der ursprünglichen Säugerfauna in den letzten Jahren aus den Wüsten Australiens verschwunden. Von 71 Arten gelten 11 als ausgestorben, 5 fristen auf vorgelagerten Inseln ein Schattendasein und 15 sind dramatisch von der Ausrottung bedroht.

Das drohende Desaster ist wie oft und überall hausgemacht. Eingeführte Arten sind eine starke Bedrohung für einheimische Säuger, Vögel und Reptilien. Wildkatzen und Füchse plündern Nester, fressen Jungtiere und bringen ein heikles Gleichgewicht aus dem Tritt. Kaninchen unterminieren ganze Regionen mit ihren Bauten und knabbern an den gleichen Früchten und Samen wie einheimische Beutelmäuse und Bandicoots.

Durch Blitzschlag ausgelöste Buschfeuer finden reichlich morschen Brennstoff und verheeren weite Landstriche für viele Jahre. Nachdem die weißen Siedler die Urbevölkerung aus den Wüsten verdrängt hatten, blieben kontrollierte Brände aus.

Wenn die Wüste nach kurzen Niederschlägen blüht, wachsen die Chancen nächtliche Kleinsäuger zu beobachten. Wüstenbewohnende Tiere reagieren rasch auf günstige Lebensbedingungen und ihre Population steigt in Zeiten reicher Nahrung rapide an. Dabei zufällig auf einen „Burrowing Bettong“, eine Art Rattenkänguruh, oder einen Golden Bandicoot zu stoßen, käme einer kleinen Sensation gleich. Einst weit verbreitet, gelten beide heute auf dem Festland als wahrscheinlich ausgestorben.

Wo dünne Baumbestände Deckung bieten, trifft man tagsüber auf Gruppen von Western Grey und Red Kangaroos, letztere von Weitem kenntlich an ihrem vornübergebeugten Sprungstil. Graue Känguruhs hüpfen mehr aufrecht. Professionelle „roo-Shooters“ bringen fast 10.000 von ihnen pro Jahr zur Strecke. Die Fluchtdistanz liegt daher selten unter ein paar hundert Metern.

Vereinzelt durchstreifen Dingos das Grasland. Der über 5.000 km lange „Dingo-Fence“ soll sie von den Weiden fernhalten. Wedge-tailed Eagles kennen solche Hindernisse nicht, allerdings fressen sie häufig auch Aas. Bemerkenswert ist die Anzahl von „Shinglebacks“, „Bob-tails“ oder „Sleepy Lizards“, die im Frühjahr mehr oder weniger ständig durch das Gebüsch entlang der Tracks wuseln. Entgegen ihren westlichen Verwandten sind sie allerdings nur schwer dazu zu bewegen, einem ihre blaue Zunge entgegenzuschleudern.

Reiseinfos Nullarbor Plain

Anreise: Bei der Vielzahl der Australienganbieter weiß man schon gar nicht mehr, wen man empfehlen soll. Außer mit Quantas waren unsere Erfahrungen mit Malaysian und Singapore Airlines durchweg gut. Quantas startet z.B. täglich ab Frankfurt nach Perth (via Bangkok oder Singapur). Neben Quantas fliegen Cathay Pacific (via Hongkong), Air New Zealand, Indonesian Airways, Singapore Airlines und Malaysian Airlines nach „down under“. Da Australien immer noch boomt ist ein Preisvergleich durchaus lohnend. Günstige Angebote gibt es oft bei Malaysian Airlines. Mehrere Varianten sind für einen Trip in die Nullarbor Ebene denkbar. Ausgangspunkt unserer Reise war Perth. Wer will kann die Strecke auch one-way mit dem Zug zurücklegen und sein Auto mitnehmen. Reisezeit Perth-Sydney mit der Indian Pacific Railway: 3 Tage.

Lage/Klima/Reisezeit: Wo man die Nullarbor Plain beginnen läßt ist bisweilen eine Frage des persönlichen Geschmacks. Nimmt man die gesamten südlichen Wüsten- und Halbwüstengebiete mit relativ flacher Ausprägung dazu, erstreckt sich die Region grob zwischen dem 123. und 134. Längengrad und von der Küste bis etwa zum 29. Breitengrad. Den Kern bildet der Nullarbor National Park und das anschließende Naturreiservat. September bis November sind gute Monate für eine Reise in die Nullarbor, mit moderaten Temperaturen und geringen Niederschlägen. Danach steigen die durchschnittlichen Tagestemperaturen auf schwer erträgliche Grade. Regen fällt häufiger im Winter von Juni bis August, jedoch übersteigt die jährliche Niederschlagsmenge selten 200 mm.

Fahrzeug: Wer nur den Eyre Highway erleben will, ist mit einem noch so alten PKW vollaufbedient, er sollte nur in der Lage sein die 2-300 km-Etappen zwischen den Roadhouses durchzustehen. Für eine Durchquerung der Nullarbor gelten Allradbedingungen und Wüstenausrüstung, will meinen Zusatztreibstofftanks, große Wasservorräte, genügend Nahrungsmittel und Ersatzteile und Werkzeug für den Notfall. Brits, Hertz, Maui u.a. vermieten langstreckentaugliche Geländewagen oder Buschcamper auch in one-way-Miete. Eine langfristige Reservierung erscheint jedoch sinnvoll. Wer einen längeren Aufenthalt anstrebt sollte vielleicht den Kauf eines Geländewagens mit Rückkauffgarantie erwägen oder sein eigenes Fahrzeug mitbringen, wie in unserem Fall. Das Fahrzeug muß allerdings verbindlich wieder ausgeführt werden, das sonst neben Zollgebühren auch umfangreiche Umbauten zum Rechtslenker erforderlich werden. Die maximal mögliche Verlängerung der Carnet de passage betrug in unserem Fall 4 Monate.

Verschiffungs- und Behördenkosten: Wie bereits in Tours 2/97 und 2/98 angemerkt stehen für die Organisation von Containerverschiffungen oder RoRo, AMR in Lüneburg, Woick in Filderstadt und Därr in München zur Auswahl. Die Überführung dauert ca. 5 Wochen, an Gesamtkosten inklusive Hafengebühren, Zoll, Quarantäne, Zulassung und Versicherung müssen runde 4.000,- DM pro Strecke veranschlagt werden. Je nach Bundesstaat wird das Fahrzeug dann ganz legal zugelassen oder bekommt eine extra Touristenlizenz. Unübersehbar am Heck anzubringen ist der Hinweis „Caution - Left Hand Drive“. Riesengroße Klebeschilder bieten die Automobilclubs der einzelnen Bundesstaaten an.

Geld: Cash wird überall gern genommen, es gilt der Australische Dollar (1 AUD = 1,24 DM, Stand: April 1998). In den Roadhouses entlang des Eyre Highway werden ebenso Kreditkarten und häufig auch Travellerschecks akzeptiert.

Sprit, Karten und Literatur: Eyre Highway und die Bahnlinie des Indian Pacific sind nur schwer zu verfehlen, wenn man sie einmal erreicht hat. Wer jedoch tiefer in die Nullarbor

vordringen will, sollte auf Kompaß und gute Karten nicht verzichten. Die Nullarbor Ebene wird von den ONC-Blättern 1:1.000.000 R-11, Q-12 und Q-13 abgedeckt (R-12 mit einem Zipfel der Great Australian Bight kann man sich wahrscheinlich schenken).

Allgemeine Informationen findet man in: Verl. Christian Pehlemann, „Outback Manual Australien“, 49,80 DM - Reise - Know how: „Australien - Outback Handbuch“, O. Lind & A. Niehues und bei Lonely Planet: „Australia“. Spezifische Information kann man im CALM (Department of Conservation & Land Management)- Office in Perth erfragen. Wer's eiliger hat, hier die Website der CALM: <http://www.calm.wa.gov.au> oder beim Verfasser (Anschrift über Redaktion TOUS).

Ein Wort zur Sicherheit: während auf dem Highway das Mitführen von ausreichenden Trinkvorräten genügt, gelten für Outback-Touren durch die Nullarbor Ebene ein paar zusätzliche Regeln. Idealerweise reist man im Konvoi. Falls nicht sollte man bezüglich Wasser, Nahrung, medizinischer Versorgung und mechanischer Ersatzteile völlig autark sein. Auf unserer Reise über die Weiten Südaustraliens ist uns binnen einer Woche niemand begegnet. Für eventuelle Notfälle ist es hilfreich, wenn man die eine oder andere Panne selbst beheben kann. Geht das nicht heißt es auch in der übersichtlich wirkenden Ebene der Nullarbor unbedingt beim Wagen zu bleiben. Zusätzlich sollte man vor dem Start jemanden über seine Absichten informiert haben. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann bei Off Road Ausstattern ein Funkgerät leihen. Damit sind Kontakte zum Royal Flying Doctor Service, aber auch ein Kaffeplausch aus dem Busch möglich. Es tut aber auch ein EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon = Notsignalsender), der auf einer international reservierten Notfrequenz SOS funkt. Es versteht sich von selbst, daß das Gerät nur bei echten Notfällen benutzt werden sollte. Andernfalls kann es teuer werden.

Auch wenn es im Fahrzeug durch allerlei Ausrüstungsgegenstände recht eng werden kann, sollte doch immer gerade soviel Platz bleiben, seinen Müll wieder mit nach Hause zu nehmen.

Bildlegenden

Bilder 1+2: Pferdegespanne und Droschken drängten sich einst auf der Hannan Road, der Renommierstraße Kalgoorlies. Schmucke Hotels mit verspielten Fassaden verbreiten noch immer das Flair der Gründerzeit.

Bilder 3: „Cash makes the world turn around“. In Kalgoorlie dreht sich alles um Gold. Rund 200 m tief klafft die wahrhaft imposante „Superpit“ am Ortsrand wie ein Krater in der umgepflügten Landschaft. Selbst 40 Tonner-LKW's wirken von oben wie Spielzeugautos.

Bild 4: In gelben Strahl schießt das Gold zischend in die Barrenform. Nach und nach wird das Objekt der Begierde durch weiteres Umschmelzen von Zink und Nickel gereinigt bis schließlich pures Gold übrigbleibt.

Bilder 5-7: Wer Berge sucht und Abwechslung hat hier nichts verloren. Auf knapp 150 Kilometern macht der Highway nicht einen Schlenker und keine Erhebung versperrt den Blick zum Horizont.

Bild 8: Wahrscheinlich eins der meistfotografierten Straßenschilder der Welt. Die Warnung erscheint zumindest bei Tage sinnlos. Selbst Wombats wären in der flachen Ebene von weitem zu sehen.

Bild 9: Abendstimmung am Strand des Eyre Bird Observatory. Von hier erstreckt sich eine bizarre Dünenlandschaft die „Great Australian Bight“ entlang bis nach Eucla.

Bild 10: Alljährlich ziehen die „Southern Right Whales“ von der Antarktis zu den Küsten Südaustraliens, um ihre Junge zu gebären. Nicht alle kehren in die Weidegründe zurück. Von der Sonne gebleichte Walknochen stapeln sich auf der Veranda des Museums am Eyre Bird Observatory.

Bild 11: Er ist am Morgen kaum zu überhören: ein Kakadu mit pinkfarbenem Kopfschmuck turnt kreischend auf den Telegraphenleitungen herum. Sie sind regelmäßige Gäste um die Beobachtungsstation.

Bilder 12+13: Familienausflug bei Emus, wahrscheinlicher allerdings ein Vater mit seinen erwachsenen und etwas jüngeren Sprößlingen. Der Nachzügler war besonders keck, anstatt panisch davonzustürmen kam er immer näher.

Bild 14: Nur noch wenige Ruinen zwischen den Dünen am Eyre Bird Observatory zeugen von den Pioniertaten der ersten Entdecker. Zusammen mit der Station bei Eucla bildeten sie die ersten Overlander Telegraph Line.

Bild 15: In wenigen sanften Kurven schwingt sich der Eyre Highway kurz vor Eucla die Klippen zum Plateau der Nullarbor Ebene hinauf.

Bild 16: In wenigen Jahren gehören sie ganz der Vergangenheit an. Die Mauerreste der Telegraphenstation von Eucla werden langsam vom feinen Dünensand zugeweht.

Bilder 17-19: Wo die Welt zu Ende ist: abrupt stürzt der australische Kontinent über die schroffen Klippen der Bunda Kliffs in das Südmeer.

Bild 20: Der Vollmond beglänzt unser Lager am Ponton Creek.

Bild 21: Endstation. Kürzliche Regenfälle irgendwo im Busch haben den Ponton zu einem reißenden Fluß anschwellen lassen. Die Brücke und weite Teile des Tracks sind mit den Fluten verschwunden.

Bild 22: Alte Weisheiten bewahrheiten sich: der Weg ist das Ziel.

Bilder 23+24: Das sprichwörtliche Nichts, meilenweit, von Horizont zu Horizont. Allenfalls die Wolken am Himmel spiegeln scheinbar die unzähligen kugeligen Büsche am Boden wider.

Bild 25: 5.000 km Zaun schützen die Schaf- und Rinderfarmen Südaustraliens vor dem Dingo. Die Erhaltung des Dingo-Fence ist wahrscheinlich teurer als die Schäden, die die Abkömmlinge des Haushundes verursachen.

Bilder 26-29: Rawlinna, eines der zahlreichen verschlafenen Outbacknester am Schienenstrang. Hier leben die Männer der Bautrupps, die die 4.000 km Geleise in Schuß halten, „roo-Shooter“ und solche, die es leid sind in der Stadt zu wohnen. Es sind meist kernige Burschen und wissen eines immer zu schätzen: ein kaltes Bier.

Bild 30: Der Bahnübergang von Rawlinna führt direkt in die Weite der Nullarbor Ebene.

Bild 31: Nebel über der Nullarbor. Die Landschaft erscheint still und unwirklich als die ersten Sonnenstrahlen ihre silbernen Bahnen zwischen die Büsche malen. Wenig später ist der Spuk verflogen.

Bild 32: Camp kurz vor Neal Junction in der „Great Victoria Desert“. Der Kontrast zur flachen Ebene der Nullarbor ist offensichtlich. Eukalyptuswälder, Spinifexgras und roter Sand markieren den Beginn der Wüste.

Bild 33: Wilde Kamele sind in Australien weit häufiger anzutreffen als in ihrer Urheimat Afrika. Entgegen den Kamelherden der afrikanischen Nomaden gehören die Tiere niemandem und sind in der Regel entsprechend scheu.

Bilder 34+35: „Sleepy Lizard“ ist ein treffender Name für den Blauzungenskink, denn die meisten seiner Bewegungen vollführt er wie in Trance. Sie vertrauen auf ihre Tarnung und selbst die Flucht erfolgt eher gemächlich.

Bild 36: Mit Ausnahme im Herbst blühen sie eigentlich das ganze Jahr. Für ihr Wachstum benötigen sandige Böden. Im Cape Arid Nationalpark sind sie keine Seltenheit.

Bild 37: Die Wüste lebt. Wogende Felder roter Mulla-Mulla-Kerzen empfangen uns vor Warburton.

Bild 38: Buschfeuer zerstören meist nur die äußere Hülle, der Kern bleibt intakt. An den Hauptstäben noch reichlich verkohlt, treibt dieser Eukalyptusbaum frisches Grün direkt aus dem Stamm.

Bild 39: Am Ponton Creek leuchten im Frühling ganze Waldstriche in Gelb, wenn die „Wattles“, sonst unscheinbare Akazienbüsche, in voller Blüte stehen.

Bild 40: Nach kurzen heftigen Regenfällen sprießen purpurfarbene Daisies aus dem nackten Sand.

Bild 41: Sturt's Desert Pea, das floristische Emblem von Südaustralien. Entlang der Tracks durch die Victoria Wüste bilden sie dichte, leuchtend rote Polster.

Bild 42: Charly, der schweigsamste aller Beifahrer. Auf über 20.000 km durch Australien hat er sich nicht ein einziges Mal beschwert.